

Número 47 - Marzo de 2012

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Un Rey a bordo

Don Juan Carlos, primer Jefe de Estado que vuela en el A400M

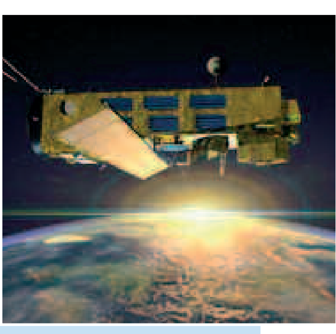
PÁG. 5

La ministra de Fomento Ana Pastor propone un Pacto de Estado al Congreso

PÁG. 7

El Envisat cumple 10 años estudiando la Tierra

PÁG. 11



Editorial

Tiempo de prórroga

EN la competición deportiva, cuando en el tiempo reglamentario de una prueba o en el tanteo previamente establecido no se dilucida un vencedor, es necesaria una prolongación del juego. Es la prórroga, un período suplementario que se añade al tiempo establecido en el que no se han resuelto cumplidamente los deberes.

El Partido Popular accedió al Gobierno, por fin, después de un largo plazo de expectativas de éxito descontado prácticamente por todos. Pero, en lo que respecta al transporte aéreo -como en otras instituciones-, el PP llegó poco menos que embarcado en un “low cost”, ligero de equipaje y de equipo, de planificación, de modelo, de decisiones que muchos entendían urgentes e inmediatas, con un fuerte aroma a improvisación e imprevisión, como si la responsabilidad de la aviación civil le hubiera sobrevenido por sorpresa y pillado desprevenido. De ahí su estupor al levantar las alfombras y encontrarse con “el muerto” y su asombro ante la “envenenada herencia” recibida.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha pedido prórroga para su Ministerio. El pasado 9 de febrero, en su comparecencia ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados para explicar la política de su Departamento, pidió tiempo -hasta julio, dijo, acumulando, por tanto, siete meses de interinidad- para llevar al Consejo de Ministros un Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda -el PITVI-, con una inversión de unos 225.000 millones.

Hay mucho impaciente que estima que el sector del transporte aéreo español no puede esperar más

Veinte días antes, la ministra anunció “el comienzo del diseño de un nuevo modelo aeroportuario que ponga en valor a Aena como uno de los principales operadores aeroportuarios del mundo”. “El nuevo modelo pondrá en valor los valiosos activos del gestor aeroportuario”, destacó Pastor. Un mes después, en el Senado, la ministra anunció que su Departamento está trabajando en un Plan Estratégico y un Plan de Negocio para Aena Aeropuertos y para cada uno de los aeródromos, aplicando estrictos parámetros de eficiencia, viabilidad y sostenibilidad.

Estamos, pues, en tiempo de prolongación y de prórroga. Está claro que los nuevos responsables de Fomento no traían planes ni proyectos y se han tomado un tiempo para elaborarlos. Y, sin embargo, hay mucho impaciente que estima que el sector del transporte aéreo español no puede esperar más y precisa de una cura de urgencia, si no de una cirugía de emergencia.

Como sanitaria, Ana Pastor ha examinado con rayos X y se ha encontrado un paciente en estado manifiestamente mejorable. Ha procedido inicialmente a una analítica del estado del enfermo y ha descubierto la gravedad del mismo: un Ministerio con un agujero de 40.000 millones de euros, de los que 15.000 corresponden exclusivamente a Aena. El parte médico no puede ser más alarmante: el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros y el cuarto proveedor de navegación aérea de Europa tiene las alas de barro. Aena ha triplicado su deuda desde 2004 y casi ha reducido a la mitad su valor en sólo cuatro años. Algo que muchos barruntaban y temían ya hace tiempo.

Es evidente que Ana Pastor forma parte del equipo médico habitual del presidente Rajoy. Pero todo da a entender que el día que éste configuró su Gobierno, la ahora ministra de Fomento no estaba de guardia y el Departamento adjudicado le pilló desprevenida. Pero está claro también que en este Ministerio se necesitaba un profesional facultativo serio y riguroso -tal vez, incluso, un cirujano- y la nueva ministra dará, qué duda cabe, con el diagnóstico acertado y el tratamiento y la terapia eficaces para salvar al enfermo. Aunque sea en la prórroga. Más vale tarde, pero bien, que mal o nunca.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: María Jesús Gómez, Ana de Miguel y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Fomento completa su equipo

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha completado su equipo ministerial con la designación del nuevo secretario general de Infraestructuras, Gonzalo Jorge Ferre Moltó; y los presidentes de Ineco y Senasa, Pablo Vázquez Vega y Pablo Fernández García, respectivamente.

Ferre Moltó, alicantino de 58 años, es licenciado en Derecho, funcionario del cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública e Interventor del Estado. Ha sido subdirector general del Tesoro, director general de la Empresa Nacional de Autopistas y presidente de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. También ha sido consejero delegado de Itínere y director general adjunto al presidente del grupo SYV. Hasta su nombramiento de hoy ocupaba el puesto de director general de autopistas en Sudamérica en el grupo Abertis.

El nuevo presidente de Ineco, Vázquez Vega, es licenciado en Derecho y doctor en Economía. Realizó su postgrado en Economía en la Universidad de California, Berkeley. Es profesor titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense. Ha impartido docencia también en la Universidad de Cantabria, ha participado en 10 proyectos de investigación, financiados con fondos públicos, cuenta con 16 publicaciones en revistas de carácter científico y ha realizado estancias cortas para investigación en el Fondo Monetario Internacional y en la Comisión de las Comunidades Europeas. Ha sido director ejecutivo de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA) desde julio de 2005 a enero de 2012. Fue subsecretario de Sanidad y Consumo de julio de 2002 a abril de 2004. Ha trabajado en el Gabinete del presidente del Gobierno entre 1996 y 1998, y entre 2000 y 2002, asesorando en materias económicas y sociales.

Por su parte, el nuevo presidente y consejero-delegado de Senasa, Fernández García, es licenciado en Ciencias Políticas y Sociología (especialidad Ciencia de la Administración) por la Universidad Complutense de Madrid. Es Máster en Administración Pública por el INAP y diplomado por ESADE. Pertenece al Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado desde 1985. Ha ocupado diversos cargos en el sector público, entre ellos los de director general del Parque Móvil del Estado, director de Relaciones Laborales de AENA, director gerente de la Comisión Nacional de Energía, director de la Gerencia de la Biblioteca Nacional, subdirector general de Relaciones Laborales de la Dirección General de la Función Pública y subdirector de Administración del Consejo de Seguridad Nuclear.



De izquierda a derecha, el nuevo secretario general de Infraestructuras, Gonzalo Jorge Ferre Moltó; el subsecretario Mario Garcés San Agustín; el secretario de Estado de planificación e Infraestructuras, Rafael Catalá; la ministra Ana Pastor; el presidente de Senasa, Pablo Fernández; y el presidente de Ineco, Pablo Vázquez.

Baja en la presidencia de Hispasat

Petra Mateos presentó al Consejo de Administración de Hispasat su dimisión como presidenta de la compañía, según anunció el grupo. Su dimisión se produce poco después de que Abertis cerrara un acuerdo con Telefónica para adquirir el 13,23% que tiene en la empresa de satélites Hispasat, por un importe de 124 millones de euros, con lo que se elevará la participación de Abertis hasta el 46,62%.

En el Consejo de Administración los accionistas han agradecido la gestión de Petra Mateos al frente de Hispasat a lo largo de su

Pasa a la página siguiente

CON NOMBRE PROPIO

Viene de la página anterior

mandato en los últimos 7 años. Mateos señaló que este momento de cambios accionariales y gubernamentales es oportuno para facilitar la transición hacia una nueva etapa del operador satelital y se ha mostrado satisfecha por la evolución de la compañía durante los siete años que ha estado al frente de ella.

En este periodo, Hispasat ha alcanzado la octava posición mundial en el ránking de operaciones de satélites, con unos beneficios netos treinta y dos veces mayores que el obtenido en 2004, según la compañía, y con una inversión superior a los 755 millones de euros.



Petra Mateos.

Nuevo representante de SEPI en EADS

El Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) aprobó la designación de Josep Piqué Camps como su nuevo representante en el Consejo de Administración del consorcio aeroespacial europeo EADS, como ya adelantó este diario la pasada sema.

Licenciado en Derecho y Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Barcelona, Piqué ha sido Profesor Titular de Teoría Económica en dicha Universidad. Fue ministro de Industria y Energía y portavoz del Gobierno, de Asuntos Exteriores y de Ciencia y Tecnlogía. Ha sido presidente del Círculo de Economía y de numerosas empresas. Desde 2007, preside la compañía aérea Vueling.

A partir del próximo 1 de junio sustituirá en el Consejo de Administración de EADS a otro ex ministro de Industria, el socialista Juan Manuel Eguiagaray, quien ha renunciado a presentarse a su renovación en el cargo.

España cuenta con el 5,4% del capital de EADS y los principales accionistas son el grupo alemán Daimler, con un 22,36%, el mismo porcentaje que controla el consorcio francés Sogeade, formado por Lagardère y el Estado galo.

La llegada de Piqué coincide con el nombramiento del alemán Tom Enders como nuevo consejero delegado y el del francés Arnaud Lagardère como presidente del consorcio.

Aena reestructura sus cúpulas en Navegación y Aeropuertos

Aena ha sustituido a Reinaldo Rodríguez, que fuera sustituto de Carmen Librero -ahora secretaria general de Transportes, en Fomento- en la Dirección General de Navegación Aérea mientras confirmado a Javier Marín en la Dirección General de Aeropuertos, situando al equipo de éste en los principales puestos del organigrama.

La entidad estatal cuenta desde el 1 de marzo con un nuevo director general de Navegación Aérea, Ignacio González, que hasta ahora ocupaba el cargo de director de la Región Centro-Norte de Navegación Aérea. Éste sustituye al que hace siete meses sustituyó a Carmen Librero, quien cesó por motivos personales, después de un periodo difícil y complicado al frente de la dirección del control aéreo, con los episodios ocurridos el 3 de diciembre de 2010, cuando se plantaron los controladores, se militarizó el servicio y se declaró por vez primera en democracia el estado de alarma por parte del Gobierno de Rodríguez Zapatero.

Las modificaciones de la estructura organizativa de Aena y su filial, Aena Aeropuertos se ha dado a conocer por sendas circulares que ordenaban que los cambios y nombramientos tenían efecto a partir del 1 de marzo.

"En la nueva estructura de Aena Aeropuertos S.A, Javier Marín continúa al frente de la Dirección General y se crea la Dirección de Red de Aeropuertos cuyo responsable es Fernando Echegaray, hasta ahora director del aeropuerto de Barcelona-El Prat, que ha sido sustituido por Sonia Corrochano que ocupaba el puesto de jefa de Operaciones del mismo aeropuerto", confirmaba la sociedad estatal.

En el A400 M de Airbus Military

Un Rey a bordo

EL Rey Don Juan Carlos se ha convertido en el primer Jefe de Estado que vuela en el Airbus Military A400M, el avión de transporte militar de nueva generación que se ensambla en Sevilla.

Con el piloto jefe de pruebas "Military" de Airbus, Edward "Ed" Strongman, y el piloto de ensayos experimentales, Ignacio "Nacho" Lombo, el Rey de España realizó un vuelo local de unos 40 minutos de duración desde la base de Torrejón, cerca de Madrid.

Durante el vuelo, el Rey, piloto experimentado, tomó los mandos del avión durante 20 minutos a una altitud de alrededor 10.000 pies y realizó una serie de maniobras, incluyendo virajes, y simulando el lanzamiento de carga humanitaria.

Don Juan Carlos estuvo acompañado por el ministro de Industria, José Manuel Soria; el presidente y consejero delegado de Airbus, Tom Enders; el presidente y consejero delegado de Airbus Military, Domingo Ureña; y el responsable de ensayos en vuelo e integración de Airbus, Fernando Alonso.

Con este vuelo simbólico desde la Base Aérea de Torrejón, el Rey ha mostrado su respaldo a la industria militar española, cuyas empresas en España cuentan con aproximadamente 350.000 trabajadores, de ellos 28.000 dedicados en exclusiva a la producción militar, según los últimos datos del Ministerio de Defensa.



El Rey Don Juan Carlos con el ministro de Industria, José Manuel Soria, y la tripulación del A400M.

Hasta ahora, el contacto de Don Juan Carlos con el A400M había sido muy próximo, pero siempre exterior. Hace ahora casi cuatro años, el Rey presidió la salida de la factoría de Airbus Military en Sevilla del primer avión A-400M y el 12 de diciembre de 2009 asistió en el aeropuerto sevillano de San Pablo al primer vuelo del avión.

El viernes 11 de diciembre de 2009, el A400M de Airbus Military despegó desde el aeropuerto de Sevilla rumbo al cielo andaluz para llevar a cabo su primer vuelo inaugural. El primer avión completamente nuevo del siglo XXI despegó desde la pista 09 a las 10:15, hora local para realizar un vuelo de casi cuatro horas por el cielo de Andalucía y Extremadura.

El inglés Edward "Ed" Strongman, jefe de pilotos de pruebas y de 60 años de edad, comandaba el avión asistido del español Ignacio "Nacho" Lombo, piloto de pruebas experimentales de 43 años de edad, sentado a su derecha. Precisamente, los dos pilotos con los que ha compartido vuelo más de dos años después. Cuatro ingenieros franceses completaban la tripulación: Jean-Philippe Cottet, ingeniero senior de ensayos en vuelo, responsable de todo lo relacionado con los motores; Eric Isorce, ingeniero senior de ensayos en vuelo, responsable de los sistemas y del rendimiento del avión; Didier Ronceray, ingeniero senior de ensayos en vuelo, responsable de cualidades de manejo del avión; y Gérard Leskerpit, ingeniero de ensayos en vuelo.

El avión, con un peso de despegue de 127 toneladas, cargado con 15 toneladas de equipo de pruebas que incluían dos toneladas de agua de lastre, sobrevoló

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

zonas de Andalucía y Extremadura. El vuelo fue monitoreado en tiempo real por los equipos de ingenieros en Sevilla y Toulouse, utilizando un sistema de telemetría aire-tierra de última generación. La tripulación exploró las características de maniobra del avión en todas las configuraciones de los alerones, comprobó el funcionamiento de los motores e hizo una evaluación inicial de los sistemas del avión.

Sus cuatro motores turbopropulsados TP400D de Europrop International (EPI), completamente nuevos y de una potencia de 11.000shp (8,200 kw) cada uno, son los motores de propulsión más potentes con los que se haya dotado a un avión occidental.

La duración del vuelo de 3 horas y 47 minutos, concluyó con el aterrizaje en Sevilla ante más de 2.000 personas (representantes de los medios, invitados VIP y personal de Airbus Military).

El Rey Don Juan Carlos, que presenció en Sevilla el término de ese vuelo inaugural, pidió en su discurso un acuerdo entre los gobiernos europeos y la industria para lograr que el programa del avión de transporte construido por la división Airbus Military de EADS, fuera un éxito.

”Quiero mostrar mi apoyo a todas las naciones involucradas en este programa y animar a los gobiernos y a la industria a alcanzar, dentro de lo posible, un acuerdo final para convertir este programa en un éxito total”, dijo Don Juan Carlos, durante su intervención en español e inglés, en la ceremonia de celebración del vuelo inaugural. “Este sector es una industria que nos inspira y nos llena de orgullo en la búsqueda de nuevos retos”, agregó el monarca.

El A400M va a suponer un importante avance para las Fuerzas Armadas Europeas, “pues aporta unas capacidades que ningún otro avión ofrece, en un momento en que los compromisos internacionales europeos así lo demandan”, señaló el Rey, quien subrayó también la importancia de la industria aeronáutica para las economías española y europea, al generar “miles de empleos” tanto de forma directa como indirecta, produciendo “riqueza y tecnología para todos los países implicados”.

El Rey, piloto experimentado, tomó los mandos del avión durante 20 minutos a una altitud de alrededor 10.000 pies y realizó una serie de maniobras, incluyendo virajes, y simulando el lanzamiento de carga humanitaria

De este proyecto dependen 40.000 puestos de trabajo en Europa. De ahí que el monarca español se refiriera a él y al sector aeronáutico en general como una industria que “nos inspira y nos llena de orgullo en la búsqueda de nuevos retos” y destacó que la visión y el esfuerzo de equipo generan resultados que justifican los enormes medios e inversiones dedicadas a ello.

El Rey recordó su presencia un año antes en Sevilla en el acto de presentación mundial del A400M y manifestó su deseo de asistir de nuevo “en un momento tan importante y feliz como el primer vuelo de este avión, un símbolo para Sevilla, España y Europa de lo que podemos alcanzar los europeos, cuando nos fijamos un objetivo común y trabajamos unidos para conseguirlo”.

El primer A400M para la Fuerza Aérea Francesa toma forma en Sevilla

El primer A400M de Airbus Military para la Fuerza Aérea Francesa ya está tomando forma en Sevilla, donde se encuentra la línea de montaje final (FAL).

El proceso de ensamblaje de este avión, conocido como MSN7, comenzó el pasado noviembre. La proa y el fuselaje ya están integrados y el avión se movió recientemente, rodando sobre su tren de aterrizaje, hasta la estación de trabajo en la que se realiza el montaje estructural.



Las tareas de integración del grupo alar en el fuselaje comenzaron la pasada semana y los estabilizadores horizontal y vertical, ya integrados, acaban de llegar a la estación de montaje final, conocida como Estación 40, donde ya se encuentra el resto del avión. Más adelante, se suministrará electricidad por primera vez a los sistemas de este A400M antes de moverlo a la zona de Pruebas de Sistemas en Tierra.

Este avión, el primero de la producción en serie, será entregado a Francia hacia el cambio de año 2012-2013.

Al Congreso

Ana Pastor propone un Pacto de Estado

LA ministra Ana Pastor propuso el pasado mes de febrero a los miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados un Pacto de Estado y un Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, el PITVI -con una inversión total de unos 225.000 millones y como horizonte de ejecución el año 2024-, que llevará a un Consejo de Ministros en el próximo mes de julio.

Fomento -dijo la ministra- trabaja de forma coordinada con el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el diseño de ese plan que sustituirá a los actuales, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y el Plan Estratégico de Infraestructuras (PEI).

Con respecto a su proyecto de gestión aeroportuaria, Pastor se refirió a “un nuevo modelo eficiente con participación de las Comunidades Autónomas y que seamos los primeros en conectividad y en conexiones nacionales e internacionales”. Y en alusión a los aeropuertos sin aviones, la ministra concretó: “El tiempo de las obras faraónicas, de los convenios sin dinero y de los aeropuertos sin tráfico ha terminado”.

La ministra remitió, pues, a dentro de cinco meses para saber cuáles serán, en concreto, su plan de transporte aéreo y su modelo de gestión aeroportuaria. Enumeró líneas genéricas de actuación como “la reducción de organización administrativa” -“supresión de entidades empresariales en las próximas semanas”- la intermodalidad -conexión AVE y aeropuertos- y una Carta de derechos de los usuarios de

Pasa a la página siguiente



La ministra Ana Pastor en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Aena triplicó su deuda mientras redujo casi a la mitad su valor

Aena ha triplicado su deuda desde 2004 y casi ha reducido a la mitad su valor en sólo cuatro años, según denunció en el Senado la ministra de Fomento, Ana Pastor.

Con una deuda en 2011 de 15.000 millones de euros, no sólo ha triplicado la que tenía hace siete años, cuando el PSOE llegó al Gobierno, sino que perdió un 40% de su valor en los últimos años, pasando de valer 30.000 millones en 2007 a sólo 18.000 a comienzos de 2011.

Por la crisis económica, la valoración de Aena se ha ido deteriorando, dijo la ministra. Y explicó que de la valoración que hizo en 2007 el Banco de Inversión CITI, de 30.000 millones de euros, pasó en febrero de 2011 a ser valorada por la consultora Boston Consulting Group en 18.000 millones.

Esta misma consultora, según la ministra, estimó que, si el proceso de venta se realizara en 2013, el valor de la compañía se incrementaría hasta los 22.450 millones de euros.

Ante esta situación, la ministra Pastor reiteró que en el entorno económico que vivimos no se podía continuar con el proceso de privatización iniciado y ha añadido que ahora el objetivo es poner en valor el ente público.

“Aena, el primer operador aeroportuario del mundo en número de pasajeros y el cuarto proveedor de navegación aérea de Europa, tiene en la actualidad una deuda que supera los 14.942 millones de euros, de los que 12.359 millones es deuda a largo plazo y 2.583 millones, deuda a corto plazo, casi tres veces más de la cifra que había en 2004, concluyó la ministra..

Viene de la página anterior

las infraestructuras y el transporte, entre los que se desarrollarán la seguridad, la calidad, la información, la puntualidad, la limitación del ruido y la oferta de precios flexibles y billetes integrados.

En materia de seguridad e información, se promoverá una mejor coordinación de los servicios de emergencia que dependen del Ministerio, creando un Centro único para la atención y respuesta a las situaciones de emergencia y crisis.

También se mejorará la puntualidad de los medios de transporte, singularmente en la navegación aérea. "No tiene sentido contar con unos de los mejores aeropuertos del mundo si lo usuarios pierden horas de su tiempo esperando la salida de aviones", afirmó la ministra. En este sentido, anunció que su departamento va a promover en el seno de la Unión Europea una modificación de la normativa comunitaria para reducir los retrasos que se consideran sancionables y limitar las causas por las que se exonera de responsabilidad a las compañías.



Ana Pastor durante su comparecencia en el Congreso de los Diputados.

Además, se modificará la Ley de Seguridad Aérea del año 2003 estableciendo como conducta sancionable el mal uso de los slots y los retrasos en las salidas y las llegadas. "De igual manera que tiene un coste económico para los ciudadanos la impuntualidad, tiene que suponer un coste para las compañías aéreas estas conductas", indicó la minista Pastor.

Junto a todo ello, el Ministerio de Fomento desarrollará un portal informativo (www.fomentotransporte.es) que recogerá la oferta regular de media y larga distancia de todos los modos de transporte. Esta herramienta proporcionará al usuario información sobre servicios, horarios, tarifas e incidencias de los operadores del Ministerio de Fomento y de los servicios de titularidad autonómica, así como con los principales operadores privados de transporte por carretera y marítimo de viajeros.

Un nuevo modelo de gestión para poner en valor a Aena

La ministra Ana Pastor aseguró en el Congreso que Fomento está trabajando, con la participación de todos los agentes implicados, en un nuevo modelo de gestión aeroportuario, que permita 'poner en valor la organización bajo parámetros de eficiencia y viabilidad, sin perder el referente de servicio público que da cohesión a los ciudadanos'.

Este nuevo modelo, según adelantó la ministra, tendrá como objetivos la mejora de la calidad y la accesibilidad de los servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros y a los operadores; la garantía del aprovechamiento de la capacidad de navegación aérea, que incide directamente en los índices de puntualidad; la búsqueda de la optimización de las actividades comerciales; y la puesta en valor, mediante un plan de mejora de los ingresos y ajuste de los gastos, al operador aeroportuario.

La ministra precisó que, dado su elevado nivel de endeudamiento, Aena debe garantizar que se racionalicen las inversiones, que se acometerán de manera selectiva y persiguiendo el impacto a corto y medio plazo, buscando, sobre todo, la intermodalidad.

En este punto, recordó que un elevado número de aeropuertos tienen pérdidas, dado su reducido número de pasajeros y sus altos costes. Por ello, se abordará una reestructuración económico-financiera de los actuales aeropuertos y se reducirá también costes en todo aquello que se pueda sin afectar a la seguridad ni a la operatividad ni a la calidad del servicio.

Junto a ello, se definirá con las CCAA la mejor coordinación entre el transporte aéreo y el acceso a las ciudades y se impulsará el liderazgo mundial de Aena en la gestión aeroportuaria, a través de su internacionalización y de su mayor generación de ingresos.

Tras recordar la reciente suspensión de operaciones de la compañía Spanair, la titular de Fomento destacó la necesidad de plantear algunas medidas que permitan afrontar posibles situaciones futuras como las que se han vivido en estos días.

Así, se adoptarán las medidas normativas y operativas que permitan dotar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de las capacidades necesarias para ejercer una efectiva supervisión de las compañías aéreas al inicio de la actividad y, sobre todo, a la suspensión de la misma.

Asimismo, se establecerá un procedimiento obligatorio para las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, de manera que los derechos de los usuarios no queden subordinados a los intereses de éstas.

Según las previsiones de Airbus para 2030

El tráfico aéreo en España necesitará 400 aviones nuevos

EL tráfico aéreo se duplicará en España en el año 2030 y las compañías aéreas españolas necesitarán unos 400 nuevos aviones en los próximos 20 años, según las previsiones del constructor aeronáutico Airbus. Este pronóstico refuerza la posición de España en el mercado mundial de la aviación.

El valor total del mercado para la expansión y renovación de la flota de aviones comerciales en nuestro país se estima en unos 45 millones de dólares. Este incremento proviene de la necesidad de sustituir las flotas actuales por aviones más eco-eficinetes y por el crecimiento de la demanda de tráfico aéreo doméstico e internacional.

La flota de aviones regionales de pasajeros de más de 100 plazas se incrementará en un 81%; de unas 244 unidades en el año 2010 se pasarán a 441 en 2030. Del total actual de aviones, 203 serán sustituidos por otros más eco-eficientes y otros 197, casi la mitad de la demanda de nuevos aviones vendrán a satisfacer el incremento del mercado aéreo doméstico e internacional de España.

Más de las tres cuartas partes (317) de los nuevos aviones serán del segmento de pasillo único, del tipo del ecoeficiente A320; 58 serán de doble pasillo con capacidad para 250 hasta 400 pasajeros, segmento que cubren el A330 y A340 y a partir de 2014 también el A350 XWB. Finalmente, 25 aviones estarán en el segmento de muy grandes, tipo A380

"Contar con un sector aeronáutico fuerte y vibrante supone una aportación muy importante a corto, medio y largo plazo a la salud de la economía española, contribuyendo de una forma verdaderamente positiva al PIB, al empleo y a incentivar la inversión a través de las conexiones internacionales, dijo ayer Rafael Alonso, vicepresidente ejecutivo del área de Clientes de Airbus.

"España es el destino preferido para muchos viajeros internacionales y también uno de los nudos de interconexión más importantes, que conecta a España con Sudamérica. Las compañías aéreas de bajo coste también jugarán un papel importante en el incremento del tráfico de pasajeros en España", añadió.

Obama visita Boeing

El presidente norteamericano Barack Obama ha prometido hacer todo lo que esté a su alcance para desarrollar las exportaciones estadounidenses con el fin de aumentar el empleo, durante una visita a la sede de Boeing.

Obama, reunido con empleados de Boeing cerca de una línea de montaje de aviones, prometió "no permanecer inerte" cuando los competidores de Estados Unidos "no respetan las reglas" del comercio internacional, al tiempo que argumentó a favor de un reequilibrio de la tasación de las empresas para incitar la creación de empleos.

El presidente norteamericano prometió "no permanecer inerte" cuando los competidores de Estados Unidos "no respetan las reglas" del comercio internacional

El presidente viajó hasta la sede del constructor aeronáutico para discutir con los obreros nuevos programas gubernamentales para relanzar la economía de Estados Unidos y otros relacionados con la importación de manufacturas.

El año pasado el Buró Nacional de Relaciones Laborales (BNRL), un panel adscrito a la Oficina Oval, pero con cierta autonomía, planteó una acusación formal contra Boeing, cuando la firma intentó cambiar de sede en Washington para eludir presiones sindicales. Tal imputación causó una reacción en el partido republicano y de una parte del sector privado, que acusaron al gobierno de Obama de querer inmiscuirse en las decisiones empresariales.

La visita de Obama ocurre cuatro días después que el Presidente presentara un presupuesto nacional que la oposición ha calificado de populista porque aumenta impuestos a los ricos y destina millones a ayudas para medianas empresas.

Los B787 Dreamliner, a revisión por un error de construcción

EL constructor aeronáutico norteamericano Boeing revisará todos sus nuevos 787 Dremalinner después de haber detectado un error de fabricación en el material compuesto para el fuselaje que hace que se desprenda parcialmente en vuelo.

Así ocurrió en unas pruebas que Boeing hizo con dos aparatos destinados a la compañía Qatar Airways y otro para la japonesa ANA, según publicó el domingo el diario "Seatle Times" y ha confirmado una web aeronáutica.

Boeing descubrió el error que afecta a la estructura de los materiales compuestos que aseguran la rigidez de la parte frontal del aparato, agregó el diario. Por su parte, la web espacializada, "Flightglobal", hojas de materiales compuestos que aseguran la rigidez del fuselaje se desprendieron parcialmente después de que se realizaran unos vuelos de prueba. El problema habría sido detectado en un aparato destinado a la compañía japonesa ANA y en otros dos destinados a Qatar Airways, informó la web sin precisar sus fuentes.

Boeing ha decidido revisar todos los aviones ya construidos. El 787 entró en servicio en octubre de 2011, después de más de tres años de retraso respecto al calendario inicial, a causa de vario problemas de producción.

El Consejo de Administración de Boeing dio su aprobación para empezar a ofrecer el avión a finales de 2003. Lanzó el programa en abril de 2004 con un pedido récord de All Nippon Airways. Desde entonces, 56 clientes de los seis continentes del mundo han realizado pedidos por 846 aviones valorados en 164.000 millones de dólares, convirtiéndolo en el lanzamiento de mayor éxito en la historia de Boeing de un nuevo avión comercial.

La fábrica de montaje final abrió Everett en mayo del año 2007.

El 787 Dreamliner realizó su primer vuelo en diciembre de 2009.

Alestis concluyó la primera 'Belly Fairing' del A350XWB

Alestis Aerospace concluyó en su planta de Puerto Real (Cádiz) el montaje de los primeros sets de la "Belly Fairing" o carena que une el ala y el fuselaje del Airbus A350XWB y ha iniciado su entrega al consorcio europeo.

Se trata de los primeros conjuntos fabricados principalmente en fibra de carbono (CFRP) que conforman la sección ventral del nuevo avión de pasajeros de Airbus.

El diseño y desarrollo de estos conjuntos ha supuesto un importante desafío técnico para los profesionales de Alestis, tanto a nivel de ingeniería como de fabricación, por tratarse de la primera vez en la historia de Airbus que se aborda la fabricación de una Belly Fairing con "esqueleto" en fibra de carbono (CFRP), aplicando avanzadas tecnologías de laminado automático o ATL (Automated Tape Lay-up), y destacando la particular configuración de espesores variables y curvatura de algunos de sus elementos.

La entrega de estos primeros sets constituye uno de los hitos más relevantes superados por la empresa tractora en el sector aeronáutico andaluz, para cuya consecución ha sido imprescindible el esfuerzo de todos sus profesionales, habiendo intervenido en el proceso más de 170 ingenieros, junto con el personal de apoyo y gestión y los operarios que integran las plantas de Vitoria, Cádiz y Sevilla.

Para hacer realidad los objetivos técnicos del producto, marcados por la minimización del impacto medioambiental y la reducción del peso y la corrosión de los elementos, se ha contado con el apoyo de proveedores especializados, suponiendo este logro una muestra más de la consolidación del tejido industrial andaluz en el sector aeronáutico y el resultado de una relación de estrecha colaboración y cooperación entre el Tier One Andaluz y su cadena de suministro.

La Belly Fairing se entrega de forma escalonada a Airbus en múltiples subconjuntos para su posterior montaje en destino. Esto hace que la gestión de la logística de suministro a Airbus sea extremadamente compleja, al tener dos plantas de destino en Francia (Saint Nazaire y la FAL, en Toulouse) con una planificación distinta en cada una de ellas y más de 100 subconjuntos de entrega.

El Envisat cumple 10 años estudiando la Tierra

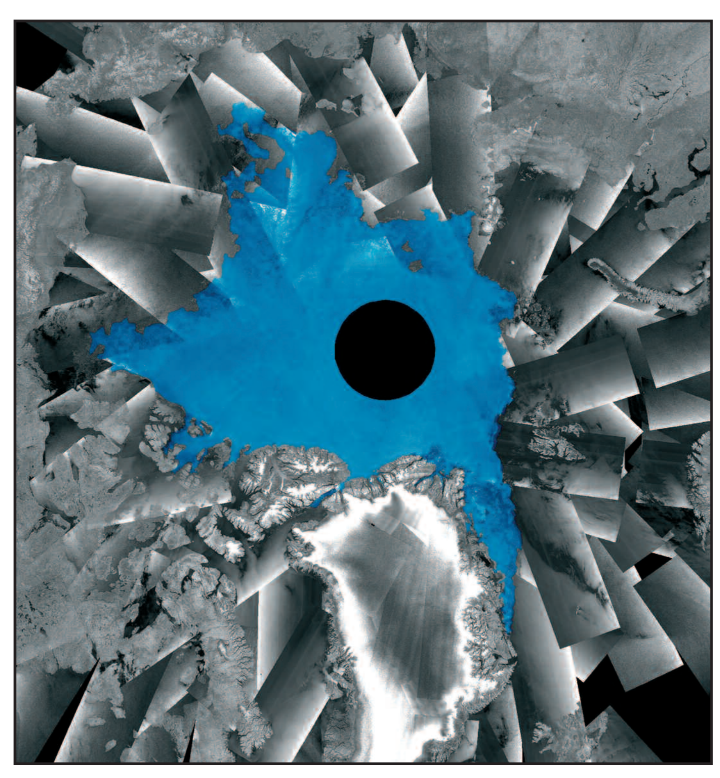
CUMPLE ahora 10 años en órbita el satélite europeo más grande de observación de la Tierra, con una considerable participación española, el Envisat, que ha pasado la última década enviando datos valiosos para la investigación ambiental y del clima.

El 1 de marzo de 2002 una lanzadera Ariane 5 despegó de la base espacial de Kourou, en la Guyana francesa, para situar el Envisat en una órbita terrestre de 800 kilómetros de altitud. Con un peso de ocho toneladas, una longitud de 10 metros y con 10 instrumentos científicos a bordo, Envisat es el satélite de observación de la Tierra más sofisticado y capaz nunca lanzado al espacio.

Desde su puesta en órbita, Envisat ha enviado datos sobre tendencias en el agotamiento del ozono, contaminantes del aire y gases de efecto invernadero, el comportamiento de los paquetes de hielo polar, las variaciones de temperatura de la superficie marina, los cambios en la cobertura terrestre y muchos otros aspectos. En principio, se programó para durar cinco años pero la misión ya se ha ampliado dos veces y ahora se ha decidido que continúe por lo menos hasta 2013.

Astrium Alemania fue el contratista principal para la misión general y la instrumentación y también se encargó del espectrómetro de infrarrojos MIPAS y el espectrómetro de imágenes SCIAMACHY, así como del compartimento de carga útil del satélite.

El centro de Astrium en el Reino Unido supervisó el desarrollo de la Plataforma polar, el Radar avanzado de apertura sintética (ASAR) y el Radiómetro avanzado de barrido longitudinal (AATSR), mientras que Astrium Francia ofreció el módulo de suministro y el instrumento GOMOS para el seguimiento de la capa de ozono.



CASA Espacio diseñó y construyó la estructura de todo el satélite (módulo de carga útil y módulo se servicios) que contaba con más de una tonelada de fibra de carbono. También se suministraron los paneles radiantes de la antena ASAR, contrato ganado en competición con Saab-Ericsonn. El radar altímetro también se hizo en las dependencias madrileñas de Barajas, así como el cableado del instrumento MERIS.

Pero además, la empresa diseñó un saistema de atenuación de choque para instalarlo entre el satélite (más de 8 toneladas) y el Ariane 5 (que le puso en órbita), para evitar que las vibraciones del lanzador dieran al traste con algunos de los instrumentos del satélite.

Aunque las especificaciones del sistema ya eran muy sofisticadas, Envisat ha sobrepasado todas las expectativas al ofrecer observaciones de incluso mayor calidad de lo que se había especificado en un principio.

Para garantizar la continuidad de los datos de observación de la Tierra cuando termine el servicio de Envisat, la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea (ESA) dieron su visto bueno al programa Sentinel como parte de la iniciativa de Seguimiento global del medioambiente y de la seguridad (GMES).

El programa Sentinel incluye una amplia familia de satélites e instrumentos científicos diseñados para cubrir todos los aspectos claves de observación de la Tierra en las operaciones rutinarias que Envisat ya realiza en solitario. La sede de Astrium de Friedrichshafen es responsable de producir el instrumento científico principal para el Sentinel 1 - un radar de banda C- y es el contratista principal para el Sentinel 2. Esta es una continuación de la exitosa participación de la empresa en la construcción de los satélites ERS1/2, Envisat, MetOp y CryoSat y sus instrumentos.



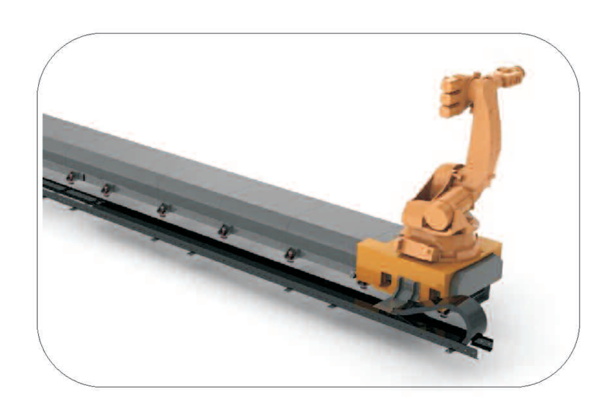


EMBRAER también deposita su confianza en Tecnatom

El fabricante aeronáutico brasileño, el más importante del hemisferio sur y uno de los cuatro más importantes del mundo, contará con Tecnatom para el equipamiento de sistemas de inspección por ultrasonidos de componentes de material compuesto, en la nueva factoría que está construyendo en Évora (Portugal).

El esfuerzo realizado en el desarrollo tecnológico, encaminado a la integración de robots industriales en sistemas de inspección, ha permitido ofrecer un producto de tan altas prestaciones que ha llevado a Embraer a inclinar la balanza a favor de Tecnatom.

En tan sólo dos años se han realizado los desarrollos que permitirán que en 2012 esta nueva generación de sistemas de inspección esté en líneas de producción de fábricas aeronáuticas en China, Brasil y Portugal.



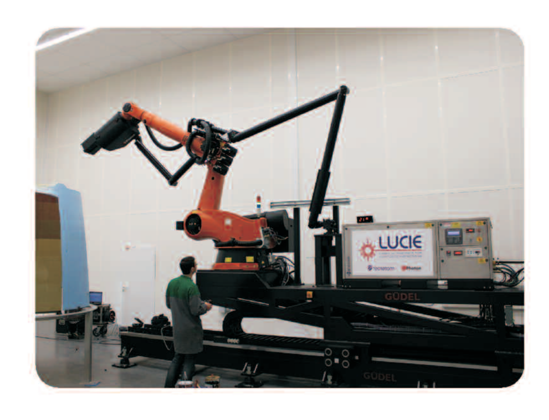
Inauguración oficial, en Technocampus (Nantes-Francia), del Sistema de Inspección por Ultrasonidos generados con Láser

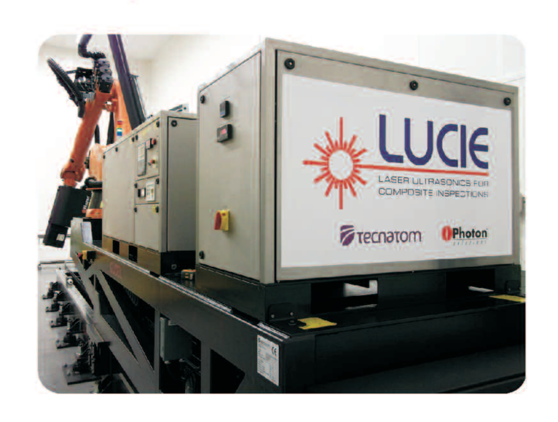
El centro tecnológico Technocampus EMC2, creado por Airbus, EADS y CETIM, ha inaugurado el nuevo sistema de inspección, cuya instalación puso a punto Tecnatom antes del verano.

Al acto de inauguración han acudido autoridades políticas francesas y altos directivos de EADS, Airbus y Tecnatom.

El nuevo sistema supone un nuevo hito tecnológico gracias a la tecnología de generación y detección de los ultrasonidos con Láser, al prescindir del tradicional transductor piezoeléctrico, del acoplante y del contacto con la pieza.

Esta tecnología unida a la experiencia adquirida por Tecnatom en robótica, equipos de control y software de proceso de datos, además de las propias técnicas de ensayo con ultrasonidos, promete llegar a jugar un rol importante en el proceso industrial de fabricación de materiales compuestos.





Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es